



Die Ray-Ban Story

Ausbildung zum Privatpiloten

Thomas Wagner
Lerchenweg 10, CH - 8302 Kloten
Telefon 01 / 803 16 03
tom@teedoubleyou.ch
www.teedoubleyou.ch

Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, nur durch vorherige Genehmigung des Autor.

Vorwort

Wenn mich heute jemand fragt, warum ich Fliegen so toll finde, kann ich keine abschliessende Antwort darauf geben. Man muss es wohl erleben.

Nebst meinem offiziellen Flugbuch in dem all meine Flüge dokumentiert sind, führe ich auch ein Fliegertagebuch. Um die schönen Stunden in der Luft nochmals erleben zu können, schreibe ich all meine Erlebnisse darüber auf. Hier ist ein Teil daraus. Ich erzähle über meine Ausbildung zum Privatpiloten. Du kannst also quasi knapp 7 Monate Schrecken, Angst und Panik nochmals miterleben. Auch wenn es zum Teil sarkastisch geschrieben ist, möchte ich vorweg sagen, dass meine Ausbildung professionell und zielgerichtet war. Seien wir aber ehrlich, was glatt geht, ist nur halb so spannend.

Die Story soll für Piloten, mit oder ohne Ray-Ban Brille, zum schmunzeln sein. Ich bin sicher der eine oder andere findet sich in den Schilderungen wieder, denn jeder war einmal Flugschüler. Aber auch für Nichtpiloten und allenfalls interessierte angehende Piloten, ist diese Geschichte geschrieben. Um ihr nicht ihren Reiz zu nehmen, erkläre ich die Fachausdrücke nicht, da dies die Geschichte zu sehr in die Länge ziehen würde. Am Ende ist ein Glossar angefügt, in dem einige Fachausdrücke erklärt sind.

Bei dieser Gelegenheit danke ich allen mir nahestehenden Personen, welche trotz Zweifel und teilweisen Ängsten, mich in meinem Vorhaben unterstützt haben.

Ich wünsche viel Spass beim Lesen.

Thomas Wagner

Der Anfang

Kloten, Samstag, 10. Februar, 7.45 Uhr. Einmal mehr steige ich in mein Auto, während ein 70 Tonnen Airliner über das knapp an mein Haus angrenzende Waldstück brettert. Wie schön das Fliegen doch sein muss und wie gerne wäre ich der Mann vorne links mit der Ray-Ban auf der Nase. Heute ist es allerdings nicht so schlimm. Heute schaffe ich es immerhin zum Mann vorne rechts, denn ich gehe selber fliegen! Mit einem 4-plätzigem Reiseflugzeug. Das lässt mich den wehmütigen Blick zum 70 Tönnner vergessen. Durchs Internet organisiert, wurden Flüge von verschiedenen Flugplätzen in der Schweiz nach Buochs durchgeführt. Immer brav mit einem echten Piloten und ein paar Passagieren, welche die Leidenschaft fliegen oft auf dem PC simulieren. So auch ich.

Noch schnell am Flughafen einen anderen Teilnehmer aufgegebelt und einen Kaffee getrunken, und dann nichts wie ab nach Birrfeld. Dort wartet bereits Dominik, unser Pilot auf uns. Wir gehen mit ihm Schritt für Schritt all die unheimlich cool aussehenden Dinge durch, die man machen muss bevor man abfliegen darf. Wetter, Flugplanung und und und... Dann geht es raus aufs Vorfeld, wo die Piper schon auf uns wartet. Zuerst der Aussencheck, Flieger losbinden und sonst noch einige Dinge checken, die gecheckt werden müssen. Also wie Autofahren ist das definitiv nicht. Dann versucht Dominik vergeblich den Motor zu starten. Ich denke schon: „Oje das wird heute nichts mit fliegen, schade...“ Nach weiteren 2 Minuten gespannten Wartens denke ich, dass es wohl besser ist, wenn wir heute nicht fliegen. Der Motor gibt nämlich immer noch komische Geräusche von sich und klingt immer flügellahmer! Naja, die Batterie... irgendwie doch wie Autofahren.... Irgendwann hat es dann doch geklappt und ich glaube zu merken, dass der Motor jetzt rund läuft und nix schief gehen kann. Schnell tanken und schon sind wir unterwegs zum Anfang der Startbahn. Der Pilot führt Selbstgespräche und macht nochmals irgendwelche Checks, funkt mit jemanden und alles geht plötzlich sehr schnell. Wir rollen auf die Piste, Gas geben und schon sind wir in der Luft. Klasse, wir fliegen! Ein bisschen lauter tönt es als in einem Airliner, aber nicht viel unruhiger. Leider darf ich erst auf dem Rückweg der Mann vorne rechts sein, aber kein Problem, denn hinten zu sitzen ist in der Piper immer noch mittendrin. Herrlich!

Nach einem interessanten Tag mit vielen Flugbegeisterten Menschen, stehen wir ca. um 16.00 Uhr wieder am Anfang der Piste und starten Richtung Birrfeld. Kurz nach dem abheben fordert Dominik mich auf das Steuerhorn in die Hand zu nehmen, um ein Gefühl für die Maschine zu bekommen. Kaum halte ich das Teil, sagt er: „Super, du fliegst!“ Ein schielender Blick nach links lässt mich sofort verkrampfen. Anstatt zu fliegen macht Dominik ein Foto von mir. Natürlich gleiche ich auf dem Bild eher einem Mechaniker mit einer billigen Fossilbrille, als einem Ray-Ban Piloten der seine tausendste Stunde hinter sich hat. Fast hätte ich doch in der Aufregung das Steuerhorn abgerissen.....



Nicht, dass ich es vorher nicht gewusst hätte... Aber jetzt steht der Entschluss fest! Ich will auch Pilot sein!

Das Vorhaben

Das Ziel ist klar. Pilot sein und zwar lieber gestern als heute. Die nächsten Tage verbringe ich damit, im Internet und bei Fachkundigen (z.T. angeblich) herauszufinden, wie ich das Projekt am besten in Angriff nehme. Verschiedene Sachen müssen abgeklärt werden. Wo mache ich die Theorieausbildung, wo fange ich an, den praktischen Teil zu absolvieren. Was kostet alles, welchen Arzt muss ich aufsuchen um überhaupt herauszufinden, ob ich flugtauglich bin. Wie soll ich die Ausbildung gestalten? Zuerst Theorie, dann das Praktische, parallel, Intensivkurs? Natürlich habe ich überall nachgefragt. Verwirrung pur, denn alle Varianten und Fragen werden von jemanden mit Ja beantwortet. Super! Das erinnert mich gleich an die Zeit im Billardcenter, wo ich aushilfsweise gearbeitet habe. Auf die Frage: „Möchten Sie einen Tisch im Raucher- oder Nichtraucher Teil?“, erhielt ich jeweils ein „Ja“ als Antwort....

Entscheidungen als angehender Pilot beginnen also nicht erst im Cockpit. Der Intensivkurs kommt nach einigen Überlegungen nicht in Frage, da ich leider irgendwann arbeiten muss, um den Spass zu finanzieren. Der Parallelkurs tönt gut. Durch meine angeblich vielen Kenntnisse über die Fliegerei durch den Flugsimulator kann sicher etwas miteinbringen. Andererseits, arbeiten, Theorie und dann auch noch Fliegen, das ist doch etwas zu viel.

Ich entschliesse mich, die Theorie zuerst zu machen und dann den praktischen Teil. Die Ausbildung sollte so in einer Saison zu schaffen sein. Ich melde mich also in einer Flugschule in meiner Nähe für den theoretischen Unterricht an und mache auch noch gleich einen Termin mit dem Fliegerarzt ab. Wäre ja zu blöde, Kohle auszugeben und dann zu merken, dass man nicht flugtauglich ist.

Speck, Montag, 12. März, 19.15 Uhr, strömender Regen. Mit Christoph habe ich mich auf dem Flugplatz Speck – Fehraltorf verabredet. Der Speck ist der nächstgelegene Flugplatz von Kloten aus. Mal abgesehen von Zürich-Kloten selbst. Von diesem wurde mir zur Ausbildung abgeraten. Da man dort keine Platzrunden drehen kann und durch den dichten Verkehr auch hin und wieder mal eine Flugstunde scheitert. Kloten kommt für mich sowieso nicht in Frage, da mein Selbstwertgefühl, zwischen den grossen Airlines mit ihren Ray-Ban Chauffeuren, doch möglicherweise leiden würde. Der Speck hat den Nachteil, dass er nur eine Graspiste besitzt und öfter mal geschlossen sein kann, wenn die Piste nass ist. Bei den mindestens 4 Millionen Liter pro Kubikmeter Regen, die wir heute haben, für meine Entscheidung, ob ich hier lernen möchte nicht gerade förderlich. Christoph ist Crossairpilot und Fluglehrer im Speck. Er mir durch einen bekannten Crossairpiloten (ja, ich habe Kontakt zu den mächtigen Ray-Ban Piloten Typen...) vermittelt worden. Christoph möchte mir heute den Platz zeigen. Selber ausbilden kann er mich nicht, da er schon genug Schüler hat.

Ich sitze noch im Auto. Auf halb acht haben wir uns verabredet. Mittlerweile kippen mindestens 5 Millionen Liter pro Kubikmeter auf den Platz und bremsen meine Entschluss, auszusteigen. Andererseits hat es ein Restaurant. Also raus und Spurt Richtung Kaffee und Kuchen. Diese Sekunden sehe ich praktisch nix, weil es dunkel ist und es ja fürchterlich regnet. „Restaurant Montag geschlossen“. Na herrlich! Merke: Wenn hier Fliegen, dann nie Montags. Pünktlich um halb acht treffe ich Christoph im Sekretariat. Er stellt sich vor und deckt mich zuerst mal mit einer Menge Papier ein. Papier scheint sowieso in der modernen Welt der Fliegerei eine grosse Rolle zu spielen. Wir gehen rüber in ein Häuschen das mit C (nicht WC) angeschrieben ist. Dass es dieses, wie ich später lerne, auf jedem Flugplatz in ähnlicher Form gibt, weiss ich natürlich nicht. Im schmucken Häuschen erklärt mir Christoph wie die Ausbildung hier organisiert ist. Ich befinde das System als gut. Wie könnte ich auch anders, ich kenne nur dieses. Anschliessend gehen, nein rennen wir (mittlerweile schüttet es ca. 6 Millionen Kubikmeter runter) in den Hangar, wo mir Christoph die Flieger zeigt, mit welchen ich die Ausbildung machen könnte. Eine Cessna, welche ich mittlerweile kenne, da es die wohl überall gibt, eine Grob und eine Katana. Er empfiehlt mir die Grob zu nehmen, da sie am anspruchsvollsten ist und deshalb später weniger Probleme mit der Umschulung auf andere Typen entstehen werden. Die Cessna lande quasi von alleine. Ich denke, dass am Anfang wohl alle sehr anspruchsvoll zu fliegen sind, nichts destotrotz gefällt mir die Grob. Die Katana sieht mehr aus wie ein Segler und ist so dünn, dass ich mich frage wie das Teil sich in der Luft hält. Kommt also nicht in Frage. Ausserdem hat die Grob 160PS, was für einen 2 Plätzer gar nicht mal ohne ist. Die Cessna hat so um die 100. Offensichtlich gehöre auch ich zu den PS geilen Männern...

Ich bedanke mich bei Christoph und wir verbleiben so, dass ich mich beim Sekretariat melde, wenn ich mich entschliessen sollte hier die praktische Ausbildung zu machen. Ich fahre heim, langsam, denn mittlerweile sieht man noch weniger als nichts. Es schüttet mindestens... lassen wir das.... Zuhause angekommen gehe ich gleich zu Bett. Denn morgen ist die erste Theoriestunde.

Zürich, Dienstag, 13. März, irgendwann zwischen Arbeit und Kaffeepause. Als 2. Alternative für die praktische Schulung käme noch Birrfeld in Frage. Ist weiter weg, hat aber eine „richtige“ asphaltierte Piste. Ich kläre mit Birrfeld ab, was für Flieger dort für die Ausbildung zur Verfügung stehen und was sie kosten. Sie sind etwas teurer, aber was noch viel wichtiger ist, sie haben diese PS geladene Grob nicht. Also entscheide ich mich ziemlich schnell für den Speck.

Die Theorie

Wie so oft gibt es bei einem noch so tollen Hobby auch Schattenseiten. Beim Fliegen ist es wohl die Theorie. Falsch. Wenn man von der Fliegerei begeistert ist, macht einem der theoretische Teil nichts aus. Meistens...

Ich habe mich bei einer renommierten Flugschule in der Nähe meines Wohnortes angemeldet. Da diese vorwiegend Ray-Ban Träger für Airlines züchtet, legt sie bestimmt auch eine gewisse Professionalität an den Tag. Das ist so. Meistens...

Die vielen netten Dinge, die auf der Einladung zum Theorieunterricht vermerkt waren, habe ich mir bereits gewissenhaft besorgt. Der freundliche Verkäufer im Laden meint: „PPL Standard Paket?“, als ich beginne aufzuzählen was ich alles brauche. Als er mir die 3 Kilo Schulungsunterlagen in die Hände drückt, erleide ich meinen ersten Schock.... 2 übervolle Ordner des AeroClubs Schweiz, noch ein Buch, noch ein Büchlein, irgendein Massstabähnliches Ding. „679.— Franken“, grinst der Verkäufer, welcher mir plötzlich nicht mehr ganz so freundlich vorkommt. Sogar ein Massstab ist in diesem bescheidenen Preis enthalten, der offensichtlich kaputt ist, da nicht die mir bekannten Masseinheiten abgebildet sind. Aber dafür naht mein grosser Tag, um genau zu lernen, wie ich mit solchen Dingen umgehen muss.

Heute mache ich einen grossen Schritt näher zur Pilotenlizenz. Stolz reisse ich an der Tür. Geschlossen! Ach ja, Abendkurs.... Nach 18 Uhr ist geschlossen. Deswegen habe ich auch einen Pincode bekommen, mit dem mir der Zutritt in das Reich gewährt sein sollte. Modern, modern... Wo ist er denn nur... irgendwo in meinem leicht überfüllten Koffer muss er doch sein. Ich suche... und suche... Gefunden! Ich trete endlich ein und steuere die Pausenecke an, die nicht zu übersehen ist. Einige sitzen und stehen dort herum, diskutieren heftig, lernen (wahrscheinlich das was sie schon können sollten) oder lesen Zeitung. Ich meine den Blicken entlocken zu können, wer heute neu da ist und wer schon „Routinier“. Zackigen Schrittes steure routiniert auf die Kaffeemaschine zu zücke mein Portemonnaie, man will ja nicht auffallen... und sehe, dass der Kaffee kostenlos ist. Zu spät, ich bin durchschaut, was soll's. Egal, jetzt genehmige ich mir erst mal den ersten Kaffee, einen von vielen, die folgen werden. Alles sieht modern und sehr professionell aus, wie in den Unterlagen beschrieben. Toll! Ich setze mich und beginne ein Gespräch mit einem älteren Schüler, der offensichtlich auch Anfänger ist, da er beinahe dasselbe Material bei sich hat wie ich. Das überaus günstige PPL Standard Paket.

Ich frage ihn, ob er heute auch mit der Theorie beginnt? Es gibt jetzt 2 Möglichkeiten. A) Er erklärt mir, dass er einer der Kursleiter sei oder B), er bestätigt die Frage mit „Ja“. Bei meinem Glück müsste es A) sein und meine Punkte beim ersten Kursleiter sind bereits verspielt. Ich habe Glück und es B). Sein Name ist Robert. Robert ist so ca. Mitte 40ig und er ist schon lange am Fliegen. Eigentlich hat er die Theorie bereits bestanden, nur dummerweise ist sie ihm aberkannt worden, weil er zu lange mit dem praktischen Teil gewartet hat. Künstlerpech! Mir passiert das nicht, ich werde diese Saison fertig werden. Später stellt sich heraus, dass Robert auch der erste ist, der den Kurs wieder verlassen hat.

Irgendwann sitzen wir dann alle im Klassenzimmer. 14 Schüler. Der Direktor der Schule begrüsst uns höchstpersönlich. Offensichtlich sind wir auch was Besonderes. Wie ich schon selbst festgestellt habe, sind von den 14 Teilnehmern 7 weibliche Anwärterinnen dabei. Der Direktor erklärt, dass der Schnitt so ca. bei 2 Pilotinnen auf 20 Schülern liege und dass unsere Klasse dem entsprechend doch eine Sensation ist. Prompt finden wir uns wenige Tage später auf einem Gruppenfoto der Homepage unserer Schule wieder. Noch frisch und unverbraucht.

Erstaunt bin ich vom Alter der anderen Teilnehmer. Mit meinen 28 Jahren gehöre ich anscheinend zum alten Eisen in diesem Klassenraum. In den nächsten Wochen bekomme ich dies auch öfters zu hören. Danke Kollegen! Kein Wunder, die meisten wollen sich ja zum Ray-Ban Linienpiloten erziehen lassen, da muss man wohl jung anfangen.

Es geht los, der Direktor beendet den rührenden und marketingtechnisch säuberlich vorbereiteten Monolog und verschwindet gestresst durch die Tür. Ich muss fairer Weise erwähnen, dass er auch als Pilot einen ausgezeichneten Leistungsausweis besitzt und mehr kann, als sich selbst zu beweihräuchern. Naja, aus meiner jetzigen Position, hat jeder Pilot einen ausgezeichneten Leistungsausweis. Allerdings ist mir diese Feststellung auch von anderen mitgeteilt worden, also wird schon was dran sein... Die erste Stunde beginnt. In den nächsten 15 Wochen werde ich jeweils an zwei Abenden von 18.30 – 22.30 Uhr und am Samstag von 8 – 17 Uhr in diesem Gebäude der Theorie der Luftfahrt nachgehen. Die letzten 6 Wochen nur noch zwei Abende von 19.00 – 21.30 Uhr. Doch wer denkt jetzt schon daran. Zuerst muss ich mal die ersten Wochen überstehen. Jetzt sind wir ohnehin erst in den ersten Minuten. Tiefkonzentriert lauschen wir alle den Worten des Instructors, wie es in der Fliegerei so schön heisst. Also unserem Theorielehrer. Wir bleiben aber bei Instructor. Theorielehrer ist nicht falsch, klingt aber mehr nach Verkehrsschulung für Mehrfachsünder im Strassenverkehr. Jedenfalls haben wir Hochachtung vor ihm. Schliesslich ist er Pilot. Zwar "nur" Privatpilot, was mich etwas erstaunen lässt, wo doch hier die Linienpiloten der Zukunft gezüchtet werden. Jedenfalls erklärt uns Mathias, dass er bis vor kurzem bei der SR Technics als Mechaniker gearbeitet und nebenbei den Pilotenschein erworben hat. Im Moment holt er die Matura nach, da er später vielleicht doch noch zur Swissair als Pilot möchte. Das Fach, welches heute unterrichtet wird, wird unter dem Titel "Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse" abgetan. Heissen tut das Fach so, weil.. .äh... ja, wir über die allgemeine Luftfahrt einige Kenntnisse vermittelt bekommen sollen. Schwergewichtig geht es darum, dass man so alle Teile an einem Flieger kennt, dass man weiss wie ein Motor funktioniert, wo und wie die Flügel angemacht sind, wie das mit den Bremsen funktioniert, wozu die einzelnen Schalter und Uhren im Flieger sind und ganz wichtig, wie ein Vergaser funktioniert und warum dieser vereisen kann. Als Flugzeugmechaniker ist Mathias natürlich prädestiniert, uns die Technik zu erklären. Hin und wieder auch an Bildern von Heavy Aircrafts, welche sich doch von unseren einmotorig kolbengetriebenen Schnäppern etwas unterscheiden. Bevor wir uns aber in die Tiefen der Technik und ihre Tücken stürzen, bekommen wir zuerst mal erklärt, was für Arten von Flugzeugen es gibt. So zum Beispiel, das man zwischen Fluggeräte welche leichter oder schwerer als Luft sind unterscheidet. Flieger mit den Flügeln unten, andere mit den Flügeln oben, dann gibt es solche mit den Rädern hinten und wieder andere mit Rädern vorne. Nicht sonderlich neu, aber auch nicht uninteressant. Immerhin kann ich jetzt beurteilen, dass die Grob ein Bugrad hat, da diese nämlich das Rad vorne hat. Und PS hat die. 160! Ich weiche wohl vom Thema ab. Also weiter im Text. Ich verlasse mich auf das Wissen vom AeroClub Schweiz, welcher auch diese 2 dicken Ordner erstellt hat. Die haben Erfahrung und wissen, wo man ansetzen muss.

Apropos AeroClub. Die Ordner sind eigentlich clever aufgebaut und der Inhalt wird einem grösstenteils sehr gut vermittelt. Am Ende jedes Kapitels konnte man das Gelernte mittels Multiplechoice nochmals prüfen. Hochmotiviert, vor allem am Anfang, macht man das auch fleissig. Ich stellte ziemlich schnell fest, dass die Ausführungen mit den Lösungen der Kontrollfragen nicht immer übereinstimmten. Nach einigem Nachfragen in der Schule wurde bestätigt, dass die Ordner, was den Fragenkatalog angeht, z.T. Fehler aufweisen. Toll, zuerst wird man durch die falschen Lösungen frustriert und glaubt, dass man den Stoff nicht beherrscht und dann erfährt man noch, dass die Übungsaufgaben, sprich Kontrollaufgaben, nicht geeignet sind, um sich zu kontrollieren. Ja und wie kontrolliere ich jetzt mein Wissen? Natürlich waren die Lösungen falsch. Wir waren eine der ersten Klassen, welche nach JAR ausgebildet wurden. Da die Schweiz sehr vorbildlich und schnell die JAR einführte, musste der AeroClub in einer Nacht- und Nebelaktion die ganzen Schulungsunterlagen auf den neuesten Stand bringen. Deshalb waren die Lösungen natürlich (zum Glück für den AeroClub) entschuldigt falsch. JAR heisst Joint Aviation Requirements und ist ein Zusammenschluss europäischer Staaten über die Vereinheitlichung von Bauvorschriften, Flugbetrieb, Flugpersonal etc. Was bedeutet das für mich jetzt konkret? Nichts. Nur, dass ich mehr zu büffeln habe und zwei Ordner voller Fehlern dazu zur Verfügung stehen.

Jedenfalls sitze ich die nächsten Wochen mehr in der Flugschule als zu Hause und büffle. Es ist wirklich erstaunlich, was da alles so auf einen zukommt. Nebst den allgemeinen Luftfahrzeugkenntnissen werden wir noch in Meteo, Navigation, Betriebsverfahren, Grundlagen des Fluges, Flugleistung und Flugplanung, Luftfahrtrecht und im menschlichen Leistungsvermögen ausgebildet.

Meteo ist unheimlich wichtig. Ich schliesse das zumindest aus der Anzahl Stunden die wir damit verbringen. Anbetracht dessen, dass man sich normalerweise aus Langeweile über das Wetter unterhält, bin ich davon ausgegangen, dass dieses Thema im Unterricht auch nicht mehr hergibt. Irrtum. Unser Wetterfrosch, also unser Instructor, war eine Granate. Mit seiner dynamischen und euphorischen Art ist er mir morgens zwar auf den Wecker gegangen, gesamtheitlich war der Stoff aber sehr gut und kurzweilig erklärt.

Bevor ich zur nächsten Lektion hüpfte: Meteo ist wirklich wichtig! Es will gesagt sein, dass der grösste Teil der Unfälle in der Privatfliegerei auf das Wetter zurückzuführen ist!

Was gibt es noch? A ja, Luftrecht. Ein stinklangweiliges Fach. Aber da muss man durch. Leider war der Instructor dort das Gegenteil von unserem Wetterfrosch. Monoton und schläfrig vermittelte er uns wo wir uns unkontrolliert aufhalten dürfen, wie die Lufträume gegliedert sind und wie die heissen (und das war dann noch der spannende Teil). Dann durften wir uns anhören, wie lange eine Lizenz aufrechterhalten bleibt, das Medical gültig ist und was die Abkommen von Chicago, Warschau, Genf und ich weiss nicht wo noch alle auf sich hatten. Da fällt mir das Abkommen von Zypern ein. Dort wurde das unterzeichnet, was wir heute als JAR kennen.... Wenigstens konnte ich, durch seine monotone Art, am Morgen im Unterricht weiter dösen.

Navigation, ein spannendes Fach. Schliesslich will man später ja mal wegfliegen und wieder nach Hause finden. Bzw. zuerst den Zielflugplatz finden. Der Teacher, sorry, wir haben uns auf Instructor geeinigt, Beschränkter Berufspilot (diese Bezeichnung gibt es wirklich!) und Bewegungstherapeut hatte nur eine Sorge. Nämlich, dass er den Stoff in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht durchbringen kann. Vielleicht kennt ihr das von der Arbeit. Lieber alles machen, dafür nichts richtig. Wir sitzen im Unterrichtsraum und kaum einer kann sein Fluchen unterdrücken. Seine Versuche, uns zu erklären wie man eine Positionsbestimmung mittels VOR/DME und/oder NDB macht, sind laufend gescheitert. Wer es bis dahin begriffen hatte, konnte es danach bestimmt nicht mehr. Dies führte dazu, dass wir an diesem Thema so viel Zeit verschleuderten, dass er dadurch noch nervöser wurde und seine Erklärungsversuche immer hektischer, komplizierter und sinnloser wurden. Also stehe ich am Samstag nach Schulschluss vorne beim Lehrerpult und versuche den Kollegen, welche es (unverschuldet) immer noch nicht begriffen habe, aufzuklären. Warum ich es begriffen habe, ist mir bis heute schleierhaft.

Flugleistung und Flugplanung war mein persönlicher Favorit. Ein Fach welches völlig praxisbezogen ist. Der Instructor, ein junger Maschinenbauzeichnerstudent, oder so was ähnliches, hatte früher einmal eine Berufspilotenlizenz mit IFR. Früher? Der Typ ist kaum älter als ich?! Aber er hat Drive. Flugleistung und Flugplanung gehört übrigens auch zu den unheimlich cool aussehenden Dingen, die man machen muss, bevor man abfliegen darf. Das ist ja nicht nur cool, sondern macht auch noch Sinn.

Auch "Grundlagen des Fluges" war ein interessantes Fach. Trotzdem gibt es nicht viel darüber zu erzählen... Naja, ausser vielleicht, dass der junge angehende Airlinepilot, mit der Klassenschönsten beweisen wollte, dass Masse sich anzieht. Das stimmt schon, man kann das aber auch mit einem Glas Wasser demonstrieren oder er kann seine coole Ray-Ban Brille dazu benutzen. Beides fällt bestimmt zu Boden, wenn man es loslässt. Das ist aber ein anderes Thema. Wenn er also nicht gerade die Geheimnisse der Physik und Aerodynamik zum flirten missbrauchte, hat er uns die Grundlagen sehr motiviert und an praktisch verständlichen Beispielen beigebracht.

Menschliches Leistungsvermögen ist wohl das Thema, das absolut nicht in diesen Stundenplan gehört. Dennoch musste ich auch da durch. Dass die Ohren weh tun, wenn man zu schnell sinkt, das wusste ich schon von meinen Flügen mit irgendwelchen Liniengesellschaften. Ich weiss jetzt

zwar auch, wie das im Körper genau funktioniert, dennoch schmerzt es nicht weniger. Langsam stellte ich aber fest, dass das eine oder andere auch in diesem Fach nicht ohne war. Ok, vielleicht nicht gerade das Berechnen des Bodymassindex (Entweder passe ich in den Flieger oder nicht), aber z.B. wie das mit dem Ohr und dem Gleichgewicht funktioniert. Oder dass Rauchen gar nicht gesund ist und sich das vor allem in grossen Höhen sehr bemerkbar macht, da sich das Kohlenmonoxid viel hartnäckiger auf den Blutkörperchen niederlässt als der Sauerstoff. Da passen wir doch einfach mal auf, vielleicht brauchen wir es noch.

Betriebsverfahren war schräg. In diesem Fach versuchte man uns theoretisch auf etwelche praxisbezogene Situationen vorzubereiten. Dieses Fach war zu vielen Teilen ein Mix aus allen anderen Fächern. Schwergewichtig ging es um Notprozedere. Ganz ehrlich, in fast allen Notübungen, die ich mit meinem Fluglehrer machte, dachte ich kein einziges mal an dieses Fach. Das kann aber auch daran liegen, dass der Benno, so hiess der Instructor glaube ich, bei jedem theoretisch möglichen Zwischenfall ein Beispiel aus der Praxis erzählt hat, in dem mindestens immer einer seiner Kollegen ums Leben gekommen war (Vielleicht möchte ich gar nicht mehr wissen wie er heisst). Als er uns dann noch erzählte, dass eine Umkehrkurve unter 800ft AGL ohne Motor zum Platz praktisch nicht möglich sei und er es mit absichtlich abgestelltem Motor selbst probiert habe, war ich mir nicht mehr ganz sicher, was ich von ihm halten soll. Naja, wenigstens habe ich auch da was gelernt. Unter 1000ft AGL, so steht es zumindest in den Lehrbüchern, wird im Falle eines Motorversagens kurz nach dem Start nicht zum Platz zurück geflogen, sondern geradeaus irgendwo gelandet. Warum Benno es bei 800 Fuss versuchte, ist mir schleierhaft. Und wenn ich dann an Bennos Kollegen denke, vergesse ich seine Geschichten und Experimente lieber wieder.

Die Praxis – Teil 1

Speck, Mittwoch, 2. Mai, 17.30 Uhr, die Beiz hat offen, ich sitze im Restaurant und schlürfe wieder einmal einen Kaffee. Das Rauchen hatte ich mir gerade mehr oder weniger abgewöhnt. Ich studiere einige Unterlagen, welche ich aus dem Theorieunterricht bekommen habe und warte auf meinen Fluglehrer, mit dem ich mich um 18.00 Uhr verabredet habe. Seit ca. 6 Wochen bin ich jetzt im Theorieunterricht und schon sichtlich geprägt. Nicht nur, dass sich mein Horizont über die Fliegerei einiges erweitert hat (ich weiss jetzt auch wie ich mit dem kaputten Massstab umzugehen habe), auch bin ich etwas geschafft und es vor allem leid, immer nur alles theoretisch zu hören. Also habe ich mich entschlossen, trotzdem schon ein bisschen mit dem praktischen Unterricht zu beginnen. Nach einigem hin und her hat es die Flugschule doch noch geschafft, mir einen Lehrer zu Verfügung zu stellen. Meine einzige Auflage war es, dass er genügend Zeit habe, um mich bis Ende Saison prüfungsreif, bzw. durch die Prüfung zu bringen. Gemäss Flugschule haben sie den geeigneten Fluglehrer gefunden. Er ist pensioniert und hat jede Menge Zeit. Komisch, denke ich. Mir erzählen die Pensionierten, welche ich kenne, dass sie noch nie so gestresst waren, seit dem sie nicht mehr arbeiten. Egal, kurz vor 18 Uhr kommt Hans, so heisst der Fluglehrer, in das Restaurant. Komischerweise haben wir uns sofort gegenseitig erkannt, obwohl wir uns noch nie zuvor gesehen haben. Leider gibt es heute noch keine Flugstunde, wir bereden lediglich das Vorgehen der praktischen Flugausbildung. Hans war ebenfalls lange Zeit bei einer Airline angestellt und hat, wie viele alteingesessene Piloten, zig tausend Flugstunden. Wir begrüessen uns und bestellen noch einen Kaffee. Hans ist Raucher und das nicht schlecht. Habe mal gehört alle Fluglehrer rauchen, ist da was dran und wie war das doch gleich mit dem Kohlenmonoxid und den grossen Flughöhen? Er bietet mir eine an. Ich bin höflich und nehme mir eine. Oder ist das treffende Wort gierig? Hans ist 64 Jahre alt. Er ist ein etwas untersetzter Mann mit rotblondem schütterem Haar und kämpft mit seinem Gewicht. Er ist nicht dick, aber er arbeitet gerade auf sein Idealgewicht hin. Der Kaffee kommt, Hans macht sich gierig über den Keks her. Sein erstes Essen seit seinem Diätfrühstück. Ich biete ihm meinen Keks, Marke Sandsturm, an und er freut sich über den zusätzlichen Kalorienschub. Er erzählt mir, dass er früher schon Fluglehrer und ich nach 20 Jahren Pause wieder sein erster Flugschüler bin. Prima, quasi zwei Neulinge. Wir besprechen all das, was es halt so zu besprechen gibt. Meine Anforderung, dass ich bis Ende Saison fertig sein möchte, nimmt er zur Kenntnis und sagt, dass er eigentlich immer Zeit habe, ausser seinen 3 täglichen Golftouren alle ca. 2 – 3 Wochen. Das ist für mich in Ordnung. Hätte ich damals gewusst, dass seine Golftage bei schönem Wetter stattfinden und meine Flugstunden meistens bei

schlechtem, hätte ich es mir vielleicht überlegt. Hans meint, dass wir nächste Woche mit der ersten Flugstunde beginnen können, er muss nur noch diese Woche kurz mit der Grob eine Runde drehen, da er diese noch nie geflogen ist. Toll, da sind wir schon wieder zu zweit! Wir gehen in das C-Büro, wie das Häuschen offiziell genannt wird, um uns für die nächste Woche einen Flieger zu reservieren. Es gibt im Speck drei Grob. Die HB-UGA, UGB und UGE. Alle drei stehen zur Verfügung. HB-UGE müsste logischerweise die Neuste sein, ausserdem wird diese auch auf der Homepage vom Flugplatz gezeigt. Wird wohl die Beste sein. Obwohl, es sind ja alle drei die gleichen Modelle, oder doch nicht? Ich fahre nach Hause. Es ist ca. 18.45 Uhr, alles ist besprochen und wir haben uns auf den 9. Mai für meine erste Flugstunde verabredet.

Speck, 9. Mai, Mittwoch, 17.00 Uhr, wieder hat die Beiz offen, wieder sitze ich dort und schlürfe Kaffee. Ich bin etwas müde, am Tag zuvor hatte ich Theorieunterricht bis 22.30 Uhr, morgen werde ich wieder Theorie haben, das ist jetzt aber nicht wichtig. Denn jetzt werde ich zum ersten Mal der Mann vorne links sein! Hans taucht auch schon auf, setzt sich, bestellt einen Kaffee, bietet mir eine Zigarette an und ich ihm, als der Kaffee kommt, meinen Keks. Wir machen das Briefing. Das Briefing ist wichtig. Es wird klar kommuniziert, was gemacht wird, was meine Aufgabe ist, was das Lernziel ist. Heute unternehmen wir einen sogenannten Angewöhnungsflug. Das heisst, der Fluglehrer wird starten, vom Platz wegfliegen und eine sichere Höhe aufsuchen. Dort werde ich das Steuer übernehmen und kann einfach mal etwas Gefühl für das Flugzeug bekommen. Zuerst kommen aber all die wichtigen Dinge die man machen muss, bevor man fliegen darf. Nicht? Nein. Hans meint, dass wir das Wetter ja sehen und wir nicht weit vom Platz wegfliegen. Wir beschränken uns auf den Aussencheck des Fliegers. Wir bezahlen, Hans geht zur Toilette und schickt mich schon mal zum Flieger. Beim Flugzeug habe ich Zeit, etwas nachzudenken, und ich werde ein bisschen nervös. Wieso eigentlich? Ich weiss es nicht. Ob es all den erfahrenen Ray-Ban Piloten, die sich da rumlümmeln auch noch so geht? Hans kommt von der Toilette und wir gehen zu zweit den Aussencheck durch. Prüfen, ob Strom und Zündung aus ist. Dann gehen wir im Uhrzeigersinn um die Maschine und schauen alles an, was irgendwie von Belang sein könnte beim fliegen. Sind strukturelle Schäden an der Zelle, Flügel oder Propeller zu sehen, Fuel Draining, sind die Räder i.O., hängen alle Antennen dran, ist kein Pitot-Rohr oder Static-Port verstopft usw.

Hans checkt den Treibstoff. Natürlich sind die Tanks fast leer. Also sehe ich zuerst mal zu, wie mein Fluglehrer zur Tankstelle rollt. Wir machen zusammen die Betankung, was bei der Grob noch einfach ist, da sie nur Tank hat. Wir schieben den Flieger auf die Wiese, damit die nachfolgende Maschine ohne Verzögerung auftanken kann. Alles gecheckt, Tank gefüllt, alles i.O. und die Volte ist mir auch noch ausführlich erklärt worden. Wir zwängen uns in die Maschine, die zugegebenermassen nicht sehr geräumig ist. Dafür hat sie aber 160 PS! Hans sitzt links, ich rechts. Moment?! Müsste es nicht umgekehrt sein? Naja, Hans wird schon wissen wie das geht, schliesslich ist er der Fluglehrer. Er beginnt, mir die Instrumente zu erklären und die wichtigsten Punkte zu erläutern, auf welche ich zu achten habe. Mitten in seinen Ausführungen bemerkt er, dass wir falsch sitzen. Aha, doch ich vorne links. Wir zwängen uns also wieder aus der Maschine und wechseln die Plätze. Das Briefing geht weiter. Hans meint, ich solle von Anfang an meine Hände und Füsse an den Steuereinheiten plazieren und mitfühlen was er macht. Ich solle aber auf keinen Fall Gegenbewegungen machen, oder ihn sonst irgendwie blockieren. Klar doch, schliesslich möchte ich ja wieder heil runterkommen. Wo mir einfällt, ist er jetzt eigentlich überhaupt schon mal mit diesem Flugzeug in der Luft gewesen? Ich frage lieber nicht.... Brav gehen wir die Checkliste durch. Pre-flight Check, dann den Check before Engine Start und dann Starting Engine. Toll, ich darf, bzw. muss alles selber machen. Hans bemerkt, nachdem ich für die Anlassprozedur die Checkliste nicht zur Seite gelegt habe, dass ich einige Checks unbedingt auswendig lernen muss, da man keine Zeit hat, diese abzulesen. So zum Beispiel beim Verfahren des Motorstart. Ha! Das wusste ich auch und ich habe die vergangenen Tagen zwischen Theorie und Theorie auch an dieser Checkliste gebüffelt. Das Blöde ist nur, dass ich vor lauter Aufregung wieder alles vergessen habe. Ein Vorkommnis, welches mir in den nächsten Wochen noch oft passieren wird. Der Motor läuft. Motorengeräusche in der Kabine hat es jede Menge. Jedem Mittelklassewagenfahrer würden die Haare zu Berge stehen. Ich bin Mittelklassewagenfahrer. Dann zeigt mir mein Fluglehrer, auf welche Instrumente ich besonders gut achten muss. So zum Beispiel den Öldruck und die Öltemperatur. Zack, da kommt mir doch sofort wieder die bereits gelernte Theorie in den Kopf zurück. Öldruck, das kennen wir doch. OK, in den nächsten Minuten

hängt mindestens ein Auge an dieser Öldruck- und Öltemperaturanzeige. Wir rollen richtung Piste, Hans dokumentiert immer brav, was er macht und auf was man achten muss. Er meldet: „GE, cross Runway 30 for Run – up“. Oh Gott, das kommt auf mich ja auch noch zu. Der Funk. Dieses Fach werde ich in den nächsten Wochen auch noch besuchen. Das Fach heisst Voice und es werden einem die Sprechfunkverfahren, welche man beim VFR Fliegen braucht vermittelt. Aber dazu kommen wir noch. Nun stehen wir auf der anderen Seite der Piste und wir beginnen mit dem Run-Up.

Nachdem wir die Motorenkontrolle gemacht haben, meldet Hans wieder über Funk: „Line up and take off 30“. Hans gibt Gas und der Flieger setzt sich in Bewegung. Die Beschleunigung ist trotz den 160 PS nicht berauschend, aber doch spürbar. Während wir so losrollen bemerkt Hans, dass er den Speedindicator nicht richtig sehe und ich ihm bitte mitteilen soll, wenn wir ca. 50 Knoten erreicht haben. Ja super! Als ob ich mich überhaupt auf etwas konzentrieren könnte. Ich finde die Geschwindigkeitsanzeige sofort und ich stiere nur noch auf diese. Das erste Mal löse ich beide Augen von der Öldruckanzeige. „Fünfzig“, schreie, flüstere oder stammle ich. Ich weiss es nicht mehr. Der Flieger hebt ab, Hans macht etwelche Manipulationen, während ich denke, wie toll das sitzen vorne links doch ist. Hans holt mich aber umgehend aus meinen Gedanken zurück und meint, ich solle den Cruise Check laut sprechen. Sorry Hans, no way, zu viele Eindrücke. Ich bin ausnahmsweise entschuldigt. Da fällt mir ein, dass ich vor gut 90 Sekunden meine Augen von der Öldruckanzeige genommen habe, sofort werfe ich wieder einen Blick darauf. Gut so, alles im grünen Bereich. Wir fliegen in Richtung Osten, auf eine Höhe von ca. 6'000 Fuss. Hans meint, ich könne jetzt mal versuchen geradeaus zu fliegen. Mittlerweile sind wir ca. 5 – 10 Minuten unterwegs, ich habe mich langsam beruhigt. Ich übernehme, nachdem mir Hans klar verständlich gemacht hat, wie die Kontrollübergabe gemacht wird. Wir üben das prompt. Hans: „your controls“ und ich antworte mit: „my controls“ und werde das Gefühl nicht los, dass ich etwas vergessen habe. Natürlich, ich muss das Steuer auch übernehmen! Ich fliege wieder. Ca. 3 Monate nach dem ich in der Piper gesessen bin, bin ich wieder am steuern eines Flugzeuges. Diesmal schon einiges ruhiger als das letzte Mal und vorne links! Ich trimme den Flieger aus und fliege geradeaus, was eigentlich gar nicht so eine grosse Sache ist. Hans meint, ich solle mal eine leichte Linkskurve versuchen. Ich drehe das Horn nach links und ziehe zugleich, sodass ich nicht an Höhe verliere. Das kenne ich bereits. Hans gibt mir noch zwei, drei kleine Aufgaben und ist erstaunt, wie ruhig und gut ich das mache und fragt mich, ob ich schon einmal geflogen bin. Ich sage ihm, dass ich vor drei Monaten das erste Mal wirklich geflogen bin, zuhause aber einen Flugsimulator habe. Er meint, dass man das merke und der Einführungsflug damit beendet sei, da wir eigentlich schon bei den Fluglagen seien. Wir fliegen heim. Die Landung ist perfekt. Als ob schon 1000mal gemacht. Stimmt ja auch. Hans hat die Maschine perfekt gelandet, ich durfte immer brav mitfühlen. Als wir zurückrollen, darf ich zum ersten mal selbst versuchen, am Boden zu rollen. Da dies mit den Fusspedalen gemacht wird, ist das gar nicht so einfach. Genaugenommen viel schwerer als geradeaus zu fliegen. Ich kämpfe mich mehr im Zickzack als gerade Richtung Hangar. Die letzten Meter übernimmt mein Fluglehrer wieder, wir brauchen schliesslich den Flieger noch. Flieger abgestellt saust Hans Richtung Toilette, gibt mir den Auftrag, den Flieger zu putzen und anschliessend mit dem Flugbuch vom Flieger und meinen Unterlagen in die Beiz zu kommen. Richtig, im Speck legen sie viel Wert darauf, dass die Flieger nach Gebrauch gereinigt werden. Hans meint, er möchte nie ein Mail bekommen, dass seine Schüler den Flieger nicht richtig putzen. Das ist unmissverständlich.

Ich treffe Hans wieder in der Beiz. Zwei Kaffee sind bestellt, für mich noch einen halben Liter Wasser, ich habe was auszugleichen. Die Kaffee werden serviert, Kekse, Zigarette getauscht, Debriefing kann beginnen. Das Debriefing ist auch sehr wichtig. Da wird nochmals erläutert, was ich hätte machen müssen, was meine Aufgabe und was mein Lernziel gewesen wäre. So ähnlich jedenfalls. Es werden Besonderheiten, Ziele welche ich nicht erreicht habe, positives wie negatives besprochen und oder Fragen, sowie der Papierkram erledigt. Nach ca. 15 Minuten ist auch das erledigt und Hans verabschiedet sich, nachdem wir den nächsten Termin vereinbart haben. Ich setze mich noch eine Weile nach draussen und schaue den andern Schülern mit ihren Fliegern zu. 38 Minuten kann ich bereits in mein Flugbuch eintragen. Ich fahre heimwärts, morgen wieder Theorie und am Freitag wieder Flugstunde.

Speck, 9. Mai, Freitag, 17.30 Uhr, Hans ist schon da. Nach dem Briefing und unserem Kaffee-Zigaretten-Kekse-Procedure gehen wir zum Flieger. Wieder die UGE. Heute sind Fluglagen an der

Reihe. In etwa das selbe Programm wie am Mittwoch, einfach verstärkt mit steileren Kurven, Änderung der Fluglage durch Leistungsverringerung oder Leistungsverstärkung usw. Wir befinden uns schon wieder in der Luft. Irgendwo in der Nähe vom Hörnli und ich führe alle Anordnungen von meinem Fluglehrer aus. Ich bin völlig mit seinen Aufgaben beschäftigt, so dass ich mich auch um nichts anderes kümmern kann oder will. Die Öldruckanzeige ist mir ziemlich egal, die hat auch das letzte Mal keinen Ärger gemacht. Plötzlich meint Hans ruhig: „Der Öldruck gefällt mir gar nicht.“ Ich werfe einen Blick darauf und sehe wie die Nadel voll am oberen Anschlag förmlich festklebt. Die Theorie kommt mir noch näher in den Kopf zurück. Dummerweise auch der Benno, mit seinen Schilderungen was passiert und wie schnell, wenn der Ölkreislauf gestört ist. Wenn ich nicht schon am schwitzen wäre, würde ich jetzt bestimmt damit anfangen. „Flieg mal da etwas Richtung Osten, wo das Gelände für eine allfällige Aussenlandung geeigneter wäre“, meint Hans. Aussenlandung! Auch das ist mir noch bestens aus der Theorie bekannt und ich erinnere mich daran, dass es bei einer Aussenlandung keine Piste hat! In meiner zweiten Flugstunde. Aber hallo! Das kann doch nicht sein! Öltemperatur... ich erinnere mich. Wie war das gleich? Richtig, es kann sich auch um einen Anzeigefehler handeln. Wenn der Öldruck massiv abweicht und die Öltemperatur konstant bleibt, kann man davon ausgehen, dass die Öldruckanzeige den Geist aufgegeben hat. Hans meint, dass wahrscheinlich die Nadel oben hängen geblieben ist. Ich denke mir, dass das schon sein kann, aber irgendwie muss doch die Nadel dort raufgekommen sein und seine Aussage beruhigt mich nicht unbedingt. Jedenfalls weiche ich mit meinem Blick nicht mehr von der Öltemperatur, welche glücklicherweise konstant bleibt. Wir entschliessen, keinen Zwischenfall zu provozieren und fliegen zurück zum Speck. Hans meint sowieso, dass es nicht mehr viel zum Thema Fluglagen beizubringen gibt und wir uns die kostbaren Flugminuten für anspruchsvolleres aufsparen und wenn es das bei mir nicht geben sollte, für einen längeren Navigationsflug ans Mittelmeer. Nach dem Putzen, Kaffee-Zigaretten-Kekse-Procedure und Debriefing fahre ich etwas angespannt nach Hause. Fliegen ist schön, aber auch schön anstrengend.

In den nächsten 5 – 6 Wochen habe ich noch ca. 13 Flugstunden Erfahrung gesammelt. Viel Fluglagetraining, noch mehr Platzrunden schrappen, Go – Around's und Touch and go's. Auch konnte ich schon Erfahrung mit Schlechtwetter machen. Meistens war dann ja nichts mit fliegen. Man erinnere sich: Graspiste. Eines Tages sind wir bei starker Bewölkung los, da mein Fluglehrer der Ansicht war, dass das eine gute Erfahrung sei. Wenn er meint. Kaum 15 Minuten in der Luft, ging es schon los mit Gewitter, Regen, rundherum tieferliegenden Wolken und extremen Böen. Ok, der Regen hatte nicht gerade die Stärke von 8 Millionen Liter pro Kubikmetern wie im März, aber an Betracht dessen, dass der kleine Schnäpper keinen Scheibenwischer hat, reduziert sich die Sicht trotzdem ziemlich schnell auf fast Null. „My Controls“, meint Hans. „Umkehrkurven unter IMC Bedingungen machen wir erst später“, fügt er noch hinzu und fliegt wieder aus der Waschstrasse heraus, fliegt um ein paar tiefhängende Wolkenfetzen in „besseres Wetter“. „your Controls“, und ich fliege in einigemassen passablen VFR Wetter Richtung Osten. Hans beginnt, mir ganz ruhig das Wetter zu erklären. Auf was ich zu achten habe und dass das sicher Wetter sei, wo man nicht startet, bzw. möglichst schnell landet. Und das machen wir dann auch. Kurs Speck, lautet der Befehl und ich fliege Richtung Fehrltorf. Mittlerweile finde ich auch schon alleine von unserem Trainingsgebiet zurück auf den Platz. Im Anflug, ich bin sichtlich geschafft, übernimmt Hans das Steuer, da diese eindrückliche Lektion erst meine 4. Stunde ist und Landen noch nicht auf dem Programm steht. Ich denke mir, dass sind ca. 10% von dem, was ich lernen muss. Wenn es in diesem Stile weitergeht... Prost...

Gegen Ende dieser 6 Wochen verstärkt sich das Landetraining mehr und mehr. Wir machen eigentlich nichts anderes mehr als Starten – Platzrunde – Landen, bzw. Touch and Go – Starten – Platzrunde – Touch and Go usw. Die Lektionen natürlich immer mit dem (De-)Briefing-Kaffee-Zigaretten-Kekse-Procedure geschmückt.

Wenn ich nicht gerade bei Starten – Platzrunde – Touch and Go bin, habe ich im Theorieunterricht. Den grössten Teil habe ich hinter mir und erstaunlicherweise auch bestanden. Es gibt eine grosse interne Prüfung und am Donnerstag darauf, die Prüfung vom BAZL. Bei der internen Prüfung bin ich krank. Die Generalprobe sozusagen verpasst. Juhu, das kann ja heiter werden. Wie auch immer, ich habe bestanden und quäle mich im Moment mit der Voice herum. Voice ist ganz wichtig, denn nur wenn ich mit dem Tower oder der Flugsicherung kommunizieren kann, kann ich

auch überall hinfliegen. In der Voice bekommt man zuerst ganz trockene Theorie serviert und besteht zum grössten Teil aus definierten Phraseologien. Hat man diese einigermaßen im Griff, kommen wir zum praktischen Teil der Theorie. Ein Instructor spielt den Tower oder was auch immer und ich und die anderen Schüler die Piloten. Wir bekommen einen Flug zum planen und fliegen diesen simuliert mit den entsprechenden Funkverfahren. Das ist gar nicht so einfach. Nichts ahnend meldet man sich am Funk, bzw. von der Schulbank her: „HB-PYX abeam Oberriet for landing“ und als Antwort kommt (und das nicht langsam): „HB-PYX, QNH 1013, Squak 4167, proceeding via Sierre to Righthandbase Runway 28, report Righthandbase, look out for traffic Cessna 152 at two o’Clock.“ Ok, wenn man gut vorbereitet ist, gut zuhört und sich allenfalls noch Notizen macht, ist es möglich, zu wiederholen was der Towermensch gesagt hat. Aaaaber, erstens muss man es nicht nur wiederholen, sondern auch verstehen. Und überhaupt wird’s haarig, wenn man sich noch mit der Nebensächlichkeit beschäftigt ist, wie z.B. ein Flugzeug steuern. Irgendwann darf ich auch diese Theorieprüfung noch machen. Der Experte, jeder der in der Schweiz die Voice gemacht hat kennt ihn, ist sehr daran interessiert, den Check, wie er es nannte und nicht Prüfung, so zu gestalten, dass sich jeder wohl fühlte. So hat er mich am Schluss des Checks gefragt, ob er Teile meiner Phraseologie für sein neues Buch verwenden darf. Anscheinend habe ich anstatt „Overhead Runway“ „Overheating Runway“ gesagt, also ich bin nicht rübergeflogen, sondern habe ihn gleich verheizt und die Vögel fliegen nicht mehr in Schwärmen, sondern blockweise durch die Gegend, da ich die Kleinigkeit Block und Fog verwechselt habe. Jedenfalls bestehen wir auch diesen Teil der Theorie...

Der Soloflug

Speck, 6. Juli, Freitag, 16.00 Uhr, die Beiz hat offen, es herrscht eine Bisenlage. Ich sitze logischerweise im Restaurant, trinke meinen Kaffee und schwelge in der Hoffnung, dass ich heute meinen ersten Soloflug haben werde. Die letzten Tage und Wochen haben wir intensiv darauf hingearbeitet. Wir sitzen in mitten einer Bisenlage, was im Speck bedeutet, dass die Flugzeuge andersrum fliegen. Ja, eine Piste kann man von beiden Seiten benutzen, diese Erkenntnis ist nicht neu. Leider kenne ich die Platzrunde nicht, wenn man von der Runway 12 startet. Ausserdem hat es noch latenten Seitenwind, der eine Landung auch nicht unbedingt leichter macht. Hans gesellt sich zu mir und beginnt sofort mit dem Briefing, inklusive Kaffee-Zigaretten-Kekse-Procedure versteht sich. Professionell stellt er fest, dass die Flieger verkehrtrum fliegen. Er fragt mich, ob ich die Platzrunde 12 kenne. Ich verneine und er meint, dass wir die demnach mal abfliegen. Flieger klar gemacht und schon hängen wir im Downwind von der Runway 12, welchen ich per Funk auch prompt melde. Ich hätte nie gedacht, dass Funken und Fliegen gleichzeitig klappt. Wenn man aber die Theorie erst einmal hat, ist das Selbstvertrauen so gestärkt, da man ja weiss, dass bei einem Fehler die Vögel nicht gleich Blockweise auf einen herunterfallen. Wir fliegen 6 Volten, bei der 6 machen wir eine vollständige Landung und rollen zum Pistenanfang. Hans öffnet das Canopy und meint, dass es Zeit sei für den ersten Alleinflug. Schluck! Eben habe ich mich noch gefreut, jetzt habe ich irgendwie ein beklemmendes Gefühl. Ich lege mir in wenigen Sekunden ca. 823 Ausreden parat, dass heute kein guter Soloflugtag sei. Ich sage zu Hans, dass ich nicht soviel Erfahrung mit der Piste 12 habe und dass es doch ein bisschen Seitenwind hat und überhaupt... Hans meint nur, dass er der ist, der meine fliegerischen Fähigkeiten beurteilen kann und nicht ich. Aha. Ich frage mich, ob das meine Nerven wirklich beruhigt. Hans steht am Pistenrand mit seinem Funkgerät, wir checken schnell ob die Verbindung klappt und dann rolle ich auf die Piste. Ich warte auf ein Zeichen, dass ich nun starten könne. Ich schaue zu ihm rüber und sehe nur, wie er mit dem Rücken zum Wind und demnach auch zu mir krampfhaft versucht, eine Zigarette anzuzünden. Ich funke ihn kurz an und Hans plafft zurück, dass er nicht die Flugsicherung sei und die Entscheidung für den Start beim PIC liege. Beim PIC? Ja klar, ich bin jetzt effektiv der Chef an Bord. Zwar ist niemand ausser mir da, aber ich bin der Chef. Ruhiger macht mich der Gedanke nicht. Es hilft nichts, irgendwann muss ich da durch, dann kann ich auch gleich jetzt. Ich gebe Gas, gebe leicht rechtes Pedal, damit der Flieger die Linie hält und hebe bei 50 Knoten ab. Die Nervosität ist weg. Ich konzentriere mich auf das Gelernte und fliege meine erste Platzrunde, alleine! Auffällig ist, dass der Flieger enorm viel besser steigt ohne Hans an Bord. Das werde ich ihm nachher aber nicht sagen, es könnte sich sonst auf seine Bemühungen, das Idealgewicht zu halten auswirken. Ich fliege in den Downwind, mache den Climb-Check, kontrolliere die Höhe, die Triebwerksinstrumente (vor allem den Öldruck), melde den Downwind, mache den Approach-

Check, melde die Base, melde den Final, mache den Final-Check und lege eine, gemäss Hans, wunderschöne Landung hin. Das Spiel wiederhole ich noch sechs mal und ca. bei der dritten Volte entdecke ich an mir selbst, dass ich ein unheimlich breites Grinsen aufgesetzt habe und die Sache mächtig geniesse. Nach der Landung rolle ich zurück auf das Parkfeld. Alleine, auch das geht mittlerweile ganz gut. Steige aus und bekomme von Hans einen Strauss Gänseblümchen, welche er an meinem ersten Solotouchdownpunkt gepflückt hat. Ich bin gerührt, bedanke und frage mich, was man einem Flugschüler gibt, der auf einer asphaltierten Piste seine erste Sololandung gemacht hat. Ich bin völlig überdreht, putze sogar den Flieger gerne und melde mich wie abgemacht zum Debriefing im Restaurant. Dort stehen schon zwei Gläser Champagner bereit. Nach unserem ganz persönlichen Procedures, diesmal ohne Kaffee, dafür einem Glas Champagner und einer Zigarette mehr, fahre ich zufrieden nach Hause.

Ich merke, dass dieses noch so tolle Erlebnis doch etwas an mir gezehrt hat und falle ziemlich bald ins Bett und schlafe ein.

Die Praxis – Teil 2

Die nächsten paar Flugstunden mache ich noch ein paar Soloplatzrunden und mit meinem Fluglehrer zusammen einen ersten Teil Gefahrenweisung. In diesem Teil geht es vor allem darum, das Flugzeug und vor allem die Insassen auch dann noch heil auf den Boden zu bringen, wenn z.B. der Motor seine Aufgabe nicht mehr erfüllt. Simuliert sieht das so aus, dass der Fluglehrer plötzlich den Leistungshebel auf Leerlauf stellt und der ich dann mit dem Flieger auf ein geeignetes flaches Feld segle, wo ich landen kann. Es ist erstaunlich, wie "gut" so ein Flieger noch "fliegt", wenn er sich so quasi im Modus „Segeln“ befindet. Auch dieses Manöver wiederholen wir mehrere Male.

Speck, 23. Juli, Montag, 10 Uhr, die Beiz hat geschlossen. Deshalb befinde ich mich bereits in der Nähe von Appenzell. Flughöhe 6'500 Fuss Heading 090°. Ein weiteres Highlight. Der erste Flug zu einem auswärtigen Flugplatz. Unser Ziel: St. Gallen-Altenrhein. Bis jetzt verläuft alles, wie ich es in den vergangenen Wochen gelernt habe. Mit dem kleinen Unterschied, dass ich jetzt noch einen Flugplan auf dem linken Bein und eine Luftfahrtskarte auf dem rechten Bein liegen habe. Nebst fliegen, etwas funken und den restlichen Manipulationen, muss ich jetzt auch noch navigieren. Ich habe meinen Flug gründlichst vorbereitet. VOR habe ich keine eingebaut, der Gedanke an den Herrn Bewegungstherapeuten hält davon ab. Andererseits hat es sowieso keine brauchbaren VOR's in der Gegend. Ich überfliege die Wegpunkte, die ich mir herausgeschrieben habe und führe brav Buch. Das heisst, ich trage die Zeiten ein und steuere auf den neuen Kurs etc. Wir kommen langsam in die Nähe von St. Gallen. Anders wie im Speck, ist St. Gallen ein kontrollierter Flugplatz, das heisst da sitzt einer im Tower, der Anweisungen gibt. Mein Fluglehrer meint, ich solle jetzt mal Kontakt aufnehmen. Schulbuchmässig melde ich: „St. Gallen Tower, guete Tag. Hotel Bravo Uniform Golf Echo, Oberriet 6'500 feet, with Information F for landing.“ Natürlich bekomme ich Antwort: „Hotel Bravo Uniform Golf Echo, your Aircraft Type and Point of departure, please and what is your inbound route?“ Hä?! Was hat er gesagt? Ich antworte, wie ich es in der Theorie gelernt habe: „Say again, Hotel Bravo Uniform Golf Echo.“ Der Tower wiederholt, dummerweise wieder mit nichts was ich erwartet hätte. So habe ich auch beim 2. Versuch nichts mitbekommen. Ich probiere eine andere Weisheit aus der Theorie: „Standby, H-GE.“ Ich frage meinen Fluglehrer, was der Mann im Tower von mir will. Hans greift ein und gibt ihm die gewünschten Informationen, nämlich lediglich, dass wir vom Speck kommen und eine Grob fliegen und via Sierra landen möchten. Der Tower gibt Anweisung: „H-GE, QNH 1018, report Sierra.“ Ja jetzt kommt das, was ich eigentlich wollte und ich kann locker antworten: „QNH 1018, wilco. Hotel Golf Echo.“ Na also, geht doch! Endlich habe ich Zeit, mich wieder auf das Fliegen zu konzentrieren. Ups! Flughöhe ist nicht mehr ganz so wie sie sein sollte und meine Speed ist zu langsam. Aha, in der Hitze des Gefechts hat die Grob langsam zu steigen begonnen. Ich schätze es, dass Hans mich Fehler machen lässt und ich die Gelegenheit habe, diese selber zu korrigieren. Oder hat er es gar nicht bemerkt? Nein, er ist schliesslich Fluglehrer. Jetzt sollten wir aber runter. Schnell ist das korrigiert und ich denke an einen weisen Spruch meines Fluglehrers: „Zuerst flieg das Flugzeug.“ Das hat was! Wir kommen zu Sierra, was ich, wie mir aufgetragen

wurde, melde. Jetzt kommt die Freigabe für die Landung und ich kann einfach Richtung Piste zielen. Diese ist mittlerweile schon in Sichtweite, also runter! Irrtum... Der Tower erzählt was von Inbound IFR Traffic 11 Miles und ich müsse über Echo warten gehen. Ich glaub ich spinne. Mein erster Flug von A nach B und schon Verspätung. Ich bekomme schlagartig Verständnis für die Typen mit den Ray-Ban's in den Airlines. Keine Zeit länger darüber nachzudenken. Karte anschauen, wo ist der Reporting Point Echo? Aha, toll, der liegt über dem Wasser, dem Bodensee genau genommen. Fliegen wir also mal weiter nördlich. Hans meckert, dass seit St. Gallen IFR abfertigen darf, diese sich aufspielen wie die Grössten. Er meint wir hätten locker noch zweimal landen können, er müsse nämlich aufs Klo. Jetzt hängen wir über Echo und ich fliege einen schönen Kreis, warte und versuche mir den Anflug einzuprägen. „H-GE, report final Runway 28.“ Ich gebe Antwort und fliege in den Endanflug von der Piste 28, melde den Final und bekomme zum ersten Mal ein „Clear to land“. Den Wind hat er mir auch noch mitgeteilt, den habe ich aber irgendwie nicht mitbekommen. Zuvor habe ich aber das ATIS abgehört und dort wurde „Wind calm“ gemeldet. Noch ca. eine halbe Meile. Alles sieht gut aus, Final check. Sorgen, dass ich etwas zu schnell bin und die Piste nicht reicht, brauche ich hier nicht zu haben. Die Bahn ist fast 1.5 km lang, fast dreimal soviel wie im Speck. Noch ein paar Meter und ich setzte sanft (für meine Verhältnisse) auf. Ausserdem ist das keine Grasbahn und ich bin jetzt das erste Mal auf einer asphaltierten Piste gelandet. Das ist schon ein bisschen anders. Dafür ist das Rollen wesentlich angenehmer. Der Tower quäkt, dass wir die Nächste rechts nehmen sollen und dann links in die Wiese. Schon wieder Wiese, denke ich. Hans springt raus Richtung Toilette, ich schliesse den Flieger und wir treffen uns zu unserem ersten auswärtigen Kaffee-Zigaretten-Kekse-Procedure im Restaurant. Der Kaffee wurde höchste Zeit und wieder denke ich, Montag ist ein schlechter Tag zum Fliegen, wenn das Restaurant geschlossen ist. Der Flug zurück war dann leicht. Man kennt sich ja mittlerweile in der Gegend aus.

In den nächsten Tagen machen wir noch mehrere Überlandflüge. Unter anderem zwei Alpeleinweisungen nach Samedan, sehr speziell und Sion. Einmal waren wir noch in Wangen – Lachen. Das ist ein hübscher kleiner Platz unmittelbar am Obersee. Dort machte ich auch noch ein paar Sololandungen. War interessant, aber nicht mehr das Gleiche wie der erste Soloflug.

8. August, Dienstag 18.55 Uhr, nach unserem üblichen Prozedere sitze ich im Flieger und befinde mich über Wil SG auf ca. 8'000 Fuss. Neben mir meine Fliegertasche, aber kein Fluglehrer. Hans hat mich alleine losgeschickt. Mit einem Flugplan bewaffnet fliege ich eine Runde durch die Ostschweiz. Irres Gefühl, erst recht als ich Speck alleine wieder in Sicht habe. Hans ist mit mir sehr zufrieden und wir verabreden uns für den nächsten Tag, an dem ich meinen ersten Überlandflug inkl. Landung Auswärts machen soll.

Es ist bereits der 9. August und ich sitze wieder alleine an Bord und bin unterwegs nach Wangen – Lachen. Ok, es ist ein kurzer Überlandflug von ca. 11 Minuten, aber man fängt ja klein an. Wangen – Lachen ist mir gerade recht, da wir erst vor wenigen Tagen dort waren und ich den Anflug noch im Kopf habe. Schulbuchmässig befinde ich mich mittlerweile im Final, leider von der anderen Seite als das letzte Mal. Wieder mal Bise. Egal, das kann nicht so schwer sein. Ich fliege einen schönen Anflug, fange den Flieger ab und beginne über der Piste zu flaren. Die HB-UGA schwebt und schwebt und schwebt. Was ist los? Die Speed stimmt, die Landeklappen sind voll raus und der Windsack bewegt sich zumindest nicht von mir weg. Die Piste 08 in Wangen – Lachen ist 450 Meter lang. Das ist nicht viel, reicht aber für mich. Hat es das letzte Mal auch schon. Allerdings ist auch diese Piste irgendwann zu ende. Ich befinde mich etwa in der Pistenmitte und schwebe immer noch. Im günstigsten Fall habe ich jetzt noch 270 Meter. Ob das reicht? Ich will es nicht wissen und mache einen Go Around. Mist, musste das sein? Ich weiss es bis heute nicht. Jedenfalls habe ich den Flieger nicht zu Schrott geflogen, also kann die Entscheidung nicht so falsch gewesen sein. Ich mache eine Platzrunde und versuche mein Glück noch einmal. Ein bisschen langsamer. Die Kiste schwebt, für mein Gefühl wieder unendlich lang, es reicht jedoch für eine saubere Landung.

Wieder im Speck angekommen, erzähle ich meinem Fluglehrer von meiner Entscheidung, welche er spontan mit einem Kaffee-Zigarette-Keks-Procedure honoriert. Er meint, dass ein Go-Around in einer zweifelhaften Situation das einzig Richtige sei und dass ich richtig reagiert habe. Das ist Bauchkralen vom Feinsten und ich bin wieder völlig motiviert. Dennoch frage ich mich, warum die

UGA so lange schwebt. Schon mehrmals habe ich gehört, dass die UGE nicht gerne geflogen wird. Wieso denn nicht, sie ist doch mein Lieblingsflieger? Ich höre mich etwas um und erfahre, dass die UGE durch irgendeinen Zwischenfall einen aerodynamischen Knick erlitten habe und dadurch beim Ausschweben die Strömung schneller abreisse als sie sollte. Aha, soviel zum Thema drei gleiche Modelle. Ich muss mich also in Zukunft darauf einstellen, dass die Landungen von UGE nicht gleich gelingen, wie mit der UGA und UGB. Ich hatte diesen Unterschied schon früher festgestellt, bin aber immer davon ausgegangen, dass es an mir oder den herrschenden Windbedingungen gelegen habe. Ich fliege nach wie vor lieber mit der UGE. Ich weiss, wie sie zu behandeln ist und das Risiko einer zu langen Landung ist bei ihr kleiner.

10. August 16.30 Uhr, Freitag, ich erspare mir den Kommentar über das Restaurant. Es ist wieder ein Überlandflug geplant. Da der 150NM Überlandflug, welcher nächstens fällig wird und Pflicht ist, ansteht, entscheidet sich Hans für einen Flug nach Grenchen. Den wir sogleich antreten. Der Flug verläuft gut, ich binde sogar ein VOR in die Planung ein und trotz Bewegungstherapeut finde ich den Weg nach Grenchen. Der Flug verläuft relativ ereignislos, bis Hans auf die glorreiche Idee kommt, dass ich ja noch ein bisschen Instrumentenflugtraining benötige. Er baut also meine Flugkarte vor meinem Sichtfenster auf. So bin ich gezwungen, mittels Instrumente meine Fluglage, Höhe etc. zu halten. Er lässt mich noch ein paar Kurven und Kreise fliegen. Es geht ziemlich gut. Nach ca. 4 Minuten hätte ich die Orientierung im Raum verloren. Anmerkung: Ziel soll es sein, im Falle eines Einfluges in Wolken eine 180° Wende rauszumachen. Das hätte ich hingekriegt. Das Fliegen nur nach Instrumenten ist gar nicht so einfach. Diese Übung wiederholen wir in nächster Zeit noch ein paar Mal. Der Rest des Fluges verläuft ziemlich ereignislos, aber nicht minder anstrengend. 90 Minuten Flug sieht man mir auch jetzt noch deutlich ins Gesicht geschrieben.



Speck, 11 August 9.00 Uhr Samstag, der 150 NM Überlandflug steht an. Obwohl sich der Flug vom gestrigen nicht wesentlich unterscheidet, wird es bestimmt nicht Routine und ich bin ein wenig nervös. Die Flugplanung, Wetter usw. ist bereits erledigt. Noch das übliche Briefing mit dem Fluglehrer und es geht los. Ich habe geplant, von Speck LSZK nach LSZG Grenchen zu fliegen, von dort auf Umwegen nach Wangen-Lachen und wieder zum Speck. Auf Umwegen deshalb, weil ich auf direktem Weg keine 150NM schaffe. Da ich Speck – Grenchen erst gerade geflogen bin, kenne ich die Gegend und meine Planung geht auf. Der Flug bis nach Grenchen, inklusive Funk und allem drum und dran läuft gut. Die Tatsache, dass ich die Piste wieder einmal von der anderen Seite als geübt anfliegen muss, lässt mich kalt. Kein Problem, fliege ich halt die Piste 07 an. Den Righthand Pattern fliege ich ziemlich routiniert. Ich bin im Final, bekomme die Landefreigabe und alles sieht gut aus. Ich setze auf und das Bugrad kommt langsam runter, als es aufsetzt, bekomme ich einen Riesenschreck! Das Bugrad beginnt zu flattern, so dass ich denke der Flieger fällt

auseinander. Sogar mein Mikrofon vom Headset vibriert langsam von meinem Mund weg. Ich bremsen so schnell wie möglich ab und rolle fast langsamer als Schrittempo zum nächsten Rollweg. Der ist leider ziemlich weit hinten und ich habe ziemlich weit vorne aufgesetzt. Es dauert also ein bisschen. Der Tower meldet, dass ich vielleicht mal meinen Flieger checken solle, da stimme offenbar etwas nicht. Nicht möglich, wie der auf so eine Idee kommt... Ich quäle mich langsam Richtung Ausfahrt als der Tower ruft: „H-GE, gahts no länger? Mir händ da e Seneca im Final.“ Ich melde, dass es aus Gründen der Sicherheit leider nicht schneller gehe (hat sehr gut getönt). Endlich auf dem Taxiway und das Bugrad einmal voll eingeschlagen, ist der Zauber auch schon vorbei. Dennoch beunruhigt mich das Ganze ein wenig. Ich erreiche die mir zugewiesene Parkposition und frage zuerst mal telefonisch nach, ob der Mann im Tower etwas gesehen habe, was auf das Flattern hindeuten könne. Hat er aber nicht. Ich denke das Problem könnte am Shimmydämpfer liegen (hätte im Theorieunterricht nie gedacht, dass ich mich mit dem Teil jemals wieder auseinandersetze). Ich versuche meinen Fluglehrer zu erreichen. Der ist leider nicht erreichbar, da er in meiner Abwesenheit mit einem anderen Schüler am Volten schrappen ist. Ich rufe den Flugplatzchef vom Speck an, der erklärt mir, dass er im besten Willen nicht helfen könne, ich aber zurückfliegen solle, wenn es nicht mehr flattere. Im Speck mit Gras sei eine Landung nicht so ein Problem. Super! Ich zahle zügig meine Landegebühren (und noch die von der letzten Woche, da anscheinend keiner das die letzte Woche gemacht hat) und mache mich wieder startklar. Der Start verläuft sehr gut, keine Anzeichen von Schwierigkeiten. Der Heimweg ist einfach. Ich kenne ihn von gestern, ausserdem muss ich nur Richtung Sempachersee, dann Richtung Baldeggersee, Zugersee und Zürichsee. Auf dem Rückweg wage ich es, kurz mein neues GPS auszuprobieren. Hans meinte, ich könne das ruhig machen, wenn ich nicht dabei vergesse zu fliegen. Ich beschäftige mich kurz mit dem Teil und frage mich, was das mit der Funknavigation noch soll. Ziemlich schnell packe ich das Gerät wieder weg und mache mich für ein mögliche Bruchlandung parat. Die Landung, die ich dann hinsetzte war wohl eine meiner Schönsten, die ich je machte. Butterweich wie auf Eiern setzte ich die Grob in die Wiese und das Bugrad liess ich nur ganz langsam auf die Bahn gleiten. Nichts passierte. Ich rolle zum Parkfeld und Hans ist ganz erstaunt, was ich schon wieder da mache. Ich erkläre ihm von meinem Zwischenfall und wir lassen das ganze kurz vom Flugplatzchef beurteilen. Er meint das sieht gut aus. Ich starte umgehend Richtung Wangen und tu so, als ob ich nicht im Speck gewesen wäre, da sonst mein Navigationsflug als ungültig erklärt würde. Der Rest des Fluges verläuft perfekt, ich treffe sogar die Bahn in LSPV auf Anhieb.

Die Praxis – Teil 3

Ich komme langsam in den Endspurt meiner Ausbildung. Wer hätte das gedacht. In den nächsten Wochen bin ich schwergewichtig mit Repetition beschäftigt. Landetraining, kleine Navigationsflüge mit und ohne Funknavigation und wir machen den 2. Teil der Gefahreneinweisung. Auf die habe ich mich besonders gefreut. Unter anderem übte Hans mit mir “das schnelle Absteigen durch ein in einer Wolkendecke bestehendes Loch“. Mit anderen Worten, wir sind mit 60° Querlage und einer affenartigen Sinkrate gegen die Erde gestürzt. Das ist gar nicht so schlimm, es ist ein bisschen wie Achterbahn fahren. An dieser Stelle möchte ich anmerken, dass ich Achterbahn fahren hasse! Top Gun Feeling gönne ich jedem. Bin aber froh, wenn ich drum herum komme.

Speck, 27. August, Montag, 8 Uhr, die Beiz hat geschlossen. Ich gebe es auf, meine Flugstunden an die Öffnungszeiten des Restaurant anzugleichen. Mein Fluglehrer ist auch schon da, heutiges Ziel 150NM Navigationsflug. Moment, den hatte ich doch schon. Richtig, leider hat Hans etwas spät festgestellt, dass der Flug auf direktem Weg 150NM lang sein muss und das Fliegen von Umwegen nicht akzeptiert werde. Was soll's, fliegen ist ja schön und da ich mittlerweile auf einem prüfungsreifen Niveau bin, macht mir das Fliegen auch Spass. Trotz allen bin ich, wie jedes Mal etwas angespannt. Fliegen ist schliesslich nichts alltägliches. Die Flugplanung, Wetter usw. ist bereits erledigt. Die Grob UGE steht parat, leider mit einer defekten Öldruckanzeige (nicht das erste Mal). Mein Entscheid, ohne das wichtige Teil fliege ich nicht! Der wird logischerweise akzeptiert. Kein anderer hätte das gemacht. Leider ist keine andere Grob frei. Hans telefoniert mit einem Fluglehrer der die UGA reserviert hat und fragt, ob wir allenfalls tauschen könnten, wenn er mit seinem Schüler in der Platzrunde bleibe. Er erklärt uns, dass der Schüler heute seinen ersten Soloflug habe und auf keinen Fall die UGE wolle, da die blöd sei. Aha, auch keine neue

Erkenntnis. Allerdings ist das Ansichtssache. Er bietet uns aber an, die Öldruckanzeige zu wechseln. Glücklicherweise treffen wir einen Mechaniker, der das für uns freundlicherweise macht. Mittlerweile ist natürlich Zeit mit warten verstrichen und das ohne Kaffee! Ich wollte planmässig um 8.30 abheben, da ich die Grob um 12.30 Uhr wieder abliefern muss. Ich starte mit einer Stunde und fünfzehn Minuten Verspätung Richtung St. Gallen-Altenrhein, LSZR. Eigentlich wollte ich schon das erste Mal Speck – St. Gallen – Grenchen – Speck fliegen, hatte aber dazumal feststellen müssen, dass Altenrhein für Privatflüge gesperrt war, da sie dort ein Flugplatzfest hatten. Es lohnt sich, die Notams zu lesen.

Der Flug nach St. Gallen verläuft problemlos. Ich lande um 10.25 Uhr in LSZR, stürme ins C-Büro, welches es wirklich auf jedem Flugplatz gibt, bezahle meine Landegebühren, mache noch ein persönliches Geschäft und bin um 10.40 Uhr schon wieder in der Luft. Ich habe nur wenig Zeit. Auf dem Weg nach Grenchen plagt mich ein grausamer Gegenwind, der mich mit nur knapp 85 Knoten über Grund vorwärts kommen lässt. Toll, wenn man ohnehin keine Zeit hat muss das so sein. Ich nähere mich Aarwangen, dem Punkt an dem ich normalerweise (was heisst normalerweise, ich bin erst das dritte Mal in Grenchen) Kontakt mit LSZG Tower aufnehme. Ich höre noch schnell das ATIS von Grenchen ab, welches mir keine Überraschungen aufgibt und schalte dann auf die Frequenz von Grenchen. Ziemlich viel Betrieb für einen Montag Morgen. Ob das Restaurant offen hat? Egal, habe sowieso keine Zeit. „Hotel Bravo Uniform Golf Echo, VFR from Speck – Fehraltorf, abeam Aarwangen 6'500 feet descending to 4'000 feet, with Information Charlie, for landing“, gebe ich per Funk an Grenchen durch. Ich bekomme eine Standardantwort, dass ich der gewohnten östlichen Route folgen soll und mich beim Meldepunkt Golf melden solle. Ich fliege mehr oder minder der Aare entlang, da kommt man automatisch zu Golf. Kurz vor Golf fragt mich der Tower wo ich bin. Ich melde eine Minute vor Golf auf 4'000 Fuss und der Tower meldet einer PC12 hinter mir, dass er nach mir Ausschau halten solle. Der Pilot der PC12 meldet, dass er mich in Sicht habe und links hinter mir sei. Ich drehe mich um und sehe ihn tatsächlich ziemlich nahe mit voller Landekonfiguration hinter mir herdümpeln. Die PC12 ist ein grösseres einmotoriges Turbinenflugzeug, welches meine Leistungen locker überbietet. Ich überlege mir, ob ich etwas mehr Dampf für den Anflug geben soll, entschliesse mich aber, meinen Anflug aber schulbuchmässig weiterzuführen. Schliesslich bin ich Schüler. Genau das melde ich auch dem Tower. Ich teile ihm mit, dass ich Schüler bin und biete ihm an, dass ich einen Vollkreis nach rechts fliege, damit die PC12 vor mir landen kann. Der Towermann, bestimmt ein cooler Typ mit Ray-Ban Brille, lehnt ab und sagt nurforsch: „H-GE, proceeding via Echo and report final 26.“ Als ich im Endanflug bin, melde ich das und bekomme die Landefreigabe. Ich denke mir noch, dass sich der Pilot der PC12 sicherlich auch nervt, dass er nicht vorbei durfte. Im Short Final meldet sich der Tower noch mal: „H-GE swing over to Runway 26 Left, clear to land.“ Hä? Swing over? 26 Left ? Das ist doch eine Segelfliegerpiste. Ich frage nach, ob ich die Anweisung richtig verstanden habe und komme der Piste immer näher. Der Tower bestätigt und meint nur, ich solle Vorwärts machen. Ich bin ca. 250 Meter vor der Pistenschwelle und habe immer gelernt, dass man im kurzen Endanflug stabil sein sollte, drehe leicht nach links ab und ziele auf 26 Links. Innerlich habe ich den Go Around schon durchgespielt, da ich davon ausgehe, dass ich so kurz keine saubere Landung mehr durchführen kann. Auch der Gedanke, dass der Go Around Zeit kostet die ich nicht habe, würde mich nicht daran hindern, nehme ich mir vor. Erstaunlicherweise gelingt mir eine wunderschöne Landung und ich bemerke noch als ich am ausschweben bin, wie die PC12 an mir vorbeirauscht. Oh, oh, die muss mir ja ganz schön aufgesessen sein. Um 11.50 Uhr stehe ich jetzt also ich im 2. Drittel der Segelfliegergraspiste (was für eine Beleidigung für meine 160PS starke Grob) und studiere die Flugplatzkarte, wo zum Teufel gibt es da einen Taxiway zu den Standplätzen? Genau in diesem Moment bekomme ich vom Tower die Anweisung, ans Ende der Piste zu rollen und dort die 26 Asphalt zu überqueren. Tatsächlich sehe ich dort hinten zwischen den zwei Pisten zwei blaue Fähnchen, welche wohl den Taxiway markieren sollen. Süss. Ich rolle zu dem mir zugewiesenen Standplatz, bin etwas stolz, dass ich die Landung noch so gut hingebraucht habe und etwas sauer auf den Typ im Tower. Ich überlege, ob ich ihn mal kurz anrufen soll? Verzichte aber aus Zeitgründen darauf. Um punkt 12 Uhr hebt die Grob wieder in Richtung Westen ab, nachdem ich die Landegebühren (diesmal wirklich nur meine eigenen) bezahlt, kurz mit Hans telefoniert habe, und erneut ein personal Draining gemacht habe. Ich schnappe mir mein GPS, gebe „Next to LSZK“ ein und fliege mehr oder minder auf direktem Weg Richtung Speck. Das GPS gibt mir eine voraussichtliche Ankunftszeit von 12.42 Uhr an. Ich denke, inkl. Anflug etc. werde ich ca. um 12.55 Uhr im Speck landen, also 20 Minuten zu spät. Bereits

nachdem ich die Kontrollzone Emmen durchflogen habe und mich Emmen Tower wieder von der Frequenz entlassen hat, versuche ich mit Hans Kontakt aufzunehmen. Zwischen Cham und dem Zürichsee bekomme ich ihn ganz schwach rein und ich melde airlinermässig, ETA 12.55 Uhr. Er meint, dass das in Ordnung sei und ich solle Gas geben. Über dem Zürichsee beginne ich mit dem Sinkflug, nehme das Gas aber nur wenig zurück, so dass mir das GPS einen Topspeed von 138 Knoten angibt. Cool, das sind immerhin 255 km/h, so schnell war ich noch nie unterwegs. Um 12.50 Uhr lande ich in LSZK und kutschiere die Grob gleich zur Tankstelle, wo ein Herr schon geduldig wartet. Ich entschuldige mich für die Verspätung, Hans hat ihn aber bereits informiert und er hat freundlicherweise kein Problem damit.

Das Restaurant hat geschlossenn. Hans und ich bekommen gerade mal genügend Münz für zwei Getränke aus dem Automaten zusammen. Kekse gibt es keine, trotzdem bekomme ich eine Zigarette. Der Tatsache entsprechend, dass die Beiz geschlossen hat, hält sich das Debriefing in Grenzen und wir verabreden uns auf den denkwürdigen 5. September. Den Prüfungstag!

Die Prüfung

5. September, Mittwoch, irgendwann morgens im Büro. Ich sitze vor dem Mail, mit den Eckdaten für die Prüfung, welches mir Hans geschickt hat. Der Flugplan ist gemacht. Die Übungen bin ich in Gedanken nochmals durchgegangen. Ich bin erstaunlich ruhig. Das Wetter ist mies und die Prüfung fällt sprichwörtlich ins Wasser. Denke ich. Ich rufe im Speck an und erkundige mich nach den Pistenverhältnissen. Geschlossen. Weil nass, klar. Na prima! Das musste ja so sein. Als ob ich nicht genug aufgrund schlechten Wetters auf Flugstunden verzichtet hätte. Ich rufe Hans an und der meint, ich solle um 13.00 Uhr wie besprochen zum Flugplatz kommen. Ich widerspreche nicht und bin kurz vor 13.00 Uhr im Restaurant, wo ich ein Sandwich bestelle, welches ich schlussendlich mehr anstarre als esse. Ich halte mich an den Kaffee. Ein älterer Herr sitzt am Stammtisch und liest Zeitung. Geplant war, dass wir noch eine Übungsstunde machen und um 16.00 Uhr die Prüfung stattfindet. Ich gehe auf die Toilette und als ich zurückkomme sitzt Hans bei dem Herrn und sie besprechen mit einem dritten, welcher der Flugplatzchef ist, ob nicht die Möglichkeit für einen Start und eine Landung bestehe. Ich hole meine Sachen und setze mich dazu. Es stellt sich heraus, dass der zeitungslisende ältere Herr mein Prüfungsexperte ist. Noch älter als mein Fluglehrer... Ich beginne mich zu fragen, ob es überhaupt junge Fluglehrer gibt. Der Flugplatzchef lässt sich weich klopfen, weist aber noch darauf hin, dass wir uns auf die rechte Seite der Piste halten sollen, da diese noch im besseren Zustand sei als die Linke. Wie denn? Ich bin jeweils froh, wenn ich überhaupt die Piste treffe, jetzt soll ich mich auch noch für eine Seite entscheiden?!

Experte und Fluglehrer sind sich einig, dass jede Minute zählt, da das Wetter nur noch schlechter wird. Äh, moment und mein Vorbereitungsflug? Offensichtlich interessiert das die beiden Piloten nicht. Der Experte verlangt mein Flugbuch, meine Flugvorbereitung und es beginnt ein 30 minütiger Papierkrieg. Formular da, Formular hier, Lizenz dort, noch schnell ausfüllen und und und... Ca. um 14.15 Uhr sitze ich in der Grob, der Experte schnallt sich neben mir an, der Outsidecheck ist gemacht, das Pre-flight Briefing erledigt. Es beginnt wieder leicht zu regnen. Der Experte erklärt mir, dass die Prüfung so ablaufe, dass ich als erstes dem Flugauftrag entsprechend via ZUE VOR, Romanshorn nach St. Gallen fliege. Auf dem Rückweg werde er mit mir noch etwas Airwork machen und dann gehe es wieder retour zum Speck. Ich mache die Startvorbereitungen, bin massiv nervös. Ob es wegen des schlechten Wetters ist? Wohl kaum. Einfach die Gesamtsituation ist etwas belastend. Ich mache den Run-up schiele, kurz auf die Unterdruckpumpe und denke mir, hat er auch wirklich mitbekommen, dass ich die Suction Pump gecheckt habe? Ich zeige noch mal demonstrativ auf die Pumpe und er fragt, ob was nicht in Ordnung sei? Ich verneine und versuche möglichst Ray-Ban mässig meine Checks zu machen. Ich liniere auf die Piste mit allen dazugehörenden Funkfloskeln, obwohl bei dem Wetter weit und breit kein anderer Flieger auszumachen ist. Der Start gelingt ganz gut, die Geschwindigkeiten liegen eher etwas über den Werten aus dem Handbuch, das ist aber nicht schlimm, besser als zu langsam. Der Experte nickt ständig, wobei ich mich frage, ob er mit sich zufrieden ist, weil er einen Fehler entdeckt hat, oder weil er mit mir zufrieden ist, weil ich keinen Fehler gemacht habe. Im Downwind merken wir beide ziemlich schnell, dass es das Wetter nicht zulässt, direkt auf ZUE

VOR zuzufiegen. Er teilt mir mit, dass er mir Headings angebe und ich diese fliegen solle. Er fügt hinzu, dass wenn ich das Gefühl habe, er wolle mich in einen Schlechtwetterabschnitt locken, ich trotzdem dieses Heading einfliegen solle. Er kenne sich hier gut aus und werde mir helfen. Nett, sehr nett. Wir dümpeln mehr oder minder am Boden entlang Richtung Nordosten. Irgendwann kann ich dann das VOR trotzdem noch einfliegen und darauf zufliegen. Meinen Flugplan kann ich praktisch vergessen. Der stimmte schon kurz nach dem Start nicht mehr. Die Wolkendecke sinkt noch etwas ab und es beginnt noch mehr zu regnen. Mir kommt unweigerlich der 12. März in den Sinn, der Tag an dem ich das erste Mal im Speck war. Ich habe sichtlich Mühe in den Böen die Flughöhe zu halten und verpasse beinahe über ZUE VOR Richtung Osten abzubiegen, merke es aber noch rechtzeitig und drehe in den neuen Kurs ein, stelle die Instrumente nach, schreibe die Zeit des Überfluges auf und wünsche mir, dass ich Romanshorn schon sehen würde. Nix da, ich sehe eigentlich überhaupt nichts. Soeben fliegen wir wieder in einen kleinen Schauer. Ich drehe die Frequenz vom St. Gallen ATIS rein. Denke mir was da kommt. Und so kommt es auch. Wind böig, Sicht knapp 1.5km, Wolkenbasis tief und überhaupt... Mies... Ich schaue den Experten fragend an und er sieht fragend zurück. Klar, der will eine Entscheidung von mir hören. Ich überlege kurz und sage: „Bei dem Wetter würde ich den Flug nicht fortführen. Es gäbe die Möglichkeit nach einem S-VFR zu fragen, allerdings besteht die Gefahr, dass wir nicht mehr zurück zum Speck kommen. Ausserdem wäre ich bei diesen Wetterverhältnissen gar nicht gestartet.“ Hoffentlich findet er die Idee mit dem S-VFR auch daneben, denke ich noch. Er nickt, schaut sich um und meint, dass ich über den Bodensee solle, dort können wir auf ca. 7'000 Fuss steigen, um ein bisschen Airwork zu machen. Gesagt getan. Auf 6'500 Fuss ist Schluss weil da Wolken hängen und wir beginnen mit ein paar Vollkreisen mit verschiedenen Querlagen und sonst noch einigen Nettigkeiten. Es gelingt mir ziemlich gut, kleine Abweichungen kann ich den Böen unterschieben. Er meint, ich solle Richtung Speck zurück. Ich drehe Richtung Süden ab, er möchte aber ein ungefähres Heading von mir hören. Da müsste ich mal in die Karte schauen. An ein Loslassen des Steuerhorns ist nicht zu denken, zu unruhige Luft, ausserdem möchte ich in dieser Suppe die Luftraumüberwachung nicht vernachlässigen. Ich teile meinem Experten mit, dass er doch bitte kurz übernehmen möge und denke, hoffentlich war das kein Fehler. Er übernimmt und nickt. Ja was denn! Falsch oder Richtig?! Ich checke meine Position und nenne ihm ein Heading direkt zum Speck und übernehme wieder. Die Hügel zwischen der Ostschweiz und dem Speck werden etwas höher und bald muss ich feststellen, dass ich da nicht drüber komme, da die Wolken bereits zu tief liegen. Ich kapituliere. Er fragt mich, ob ich den Schleichweg zurück in den Speck nicht kenne. Ich verneine und er meint: „Na, dann wird das ja noch eine richtig lehrreiche Stunde für Sie.“ Er fordert mich auf, auf der Karte den Weg der Thur entlang Richtung Wattwil und Uznach zu studieren. Er übernimmt in der Zwischenzeit und ich sehe mir das Ganze an. Clever, das könnte..., nein das geht. Ist ja seine Idee und schliesslich ist er ein Experte. Ich übernehme wieder, die Thur ist schnell gefunden. Im Tiefflug fliege ich ihr entlang und merke nach kurzer Zeit, dass mein Heading mit der Flussrichtung nicht übereinstimmt und sage laut: „Irgendwas stimmt da nicht.“ „Ha“, bekomme ich zurück: „Ich wusste, dass Sie hineinfallen würden! Alle fallen hinein, aber immerhin haben sie es bemerkt.“ Was scherzt der da rum? Na klar, ich bin bei der Gabelung Thur, Sitter falsch abgebogen. Ich drehe um und bin wieder auf dem richtigen „Gleis“. Ich muss mich sichtlich anstrengen, dass ich mich nicht nochmals verfliege. Ich bekomme noch ein paar Tipps von meinem Experten und denke mir, der wird froh sein, wenn wir zuhause sind. Schliesslich schaffen wir den Weg zwischen den Hügeln durch und im Einflugpunkt Echo, den ich natürlich melde, informiert er mich, dass wir jetzt einen Go Around machen werden. Und was ist mit dem Überraschungsmoment? Zig mal hat Hans kurz vor dem Aufsetzen „Go Around“ geschrien und jedes Mal wenn ich nachfragte, was nicht stimme, meinte er... „Nichts! Aber ein überraschender Go Around werde gerne in den Prüfungsflug eingebaut.“

Ich melde Overhead, Downwind, Base und Final und halte die Speed, wegen der Böen, 5 Knoten über der Targetspeed, welche für den Anflug empfohlen wird. Der Experte meint, ich solle ruhig etwas schneller als Targetspeed anfliegen, wegen der Böen. Ja, was glaubt er denn, was ich da mache? Pro forma gebe ich noch etwas Gas, spielt ja keine Rolle, wir machen eh einen Go Around. Ich schwebe so schnell über die Pistenschwelle, dass eine Landung auf der nassen Piste nicht mehr möglich ist... kommt jetzt endlich der Go Around?... „Go Around!“ Endlich. Wir fliegen nochmals eine Platzrunde und ich versuche mich gemäss Instruktion rechts der Piste zu halten, was mir schon ohne Wind und Böen schwer fallen würde. Im Short Final meint der Experte, dass er das schnell übernehme, damit es keinen Ärger mit dem Platzwart gäbe. Nett. Ich denke mir nur,

wenn er gar keine einzige Landung sehen will, war dieser Prüfungsflug bestimmt sehr lehrreich, leider nicht mehr. Gemäss Flugbuch setzen wir um 15.30 Uhr professionell auf. Wir rollen zurück zum Hangar, der Flugplatzwart teilt uns via Funk mit, dass wir gleich in den Hangar rollen sollen, da der Regen pünktlich nach unserer Landung noch etwas zulegt. Wir stehen im Hangar, ich stelle den Motor ab und schaue den Experten an. Der sieht mich an und sagt erst mal: „So“, schnallt sich ab, kraxelt aus der Grob und sagt: „Putzen Sie doch schnell die paar Flecken weg und kommen Sie dann mit allen Unterlagen ins Restaurant.“ Ist das alles? Mittlerweile kommt Hans erwartungsvoll aus dem Regen in den Hangar gestürmt und sieht den Experten noch fragender an als ich. Dieser sagt zu ihm: „Tja, Hans, scheint so, dass du einen Flugschüler weniger hast.“ Ich weiss nicht, ob ich zuerst beleidigt sein soll, dass ich von meinem anscheinend erfolgreichen Prüfungsflug so quasi zufällig erfahre, oder ob ich mich einfach freuen soll. Zweiteres ist logischerweise eingetroffen.

Wir treffen uns im Restaurant, wo ich natürlich zuerst einmal mit Hans ein letztes Mal unser Kaffee-Zigaretten-Kekse-Procedure durchführe. Das Debriefing mit dem Experten fällt relativ kurz aus. Er bemerkt, dass ich die Teile aus dem Programm, welche wir machen konnten, sehr gut gemacht habe und meine ruhige Art ihn beeindruckt habe. Ha! Ich hatte ja auch ein Backup neben mir sitzen!

Ich zahle natürlich eine Flasche Wein und wir plaudern noch lange über das Fliegen. Hans und der Experte erzählen von ihrer mehr als 30 jährigen Flugerfahrung, den Überführungsflügen kleiner einmotoriger Flugzeuge auf alle Flecken dieser Erde und den damit verbundenen Geschichten, Problemen und Abenteuern.

Fliegen, ein letztes Stück Abenteuer? Ich besitze immer noch keine Ray-Ban, dafür die Privatpilotenlizenz. Ich stehe am Anfang meiner fliegerischen Karriere und werde noch viel zu lernen haben, um mir nach und nach ein Stück dieser Erfahrung und dieses Abenteuers abzuschneiden.